

CHEMIN DE FER

DE

QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL

RAPPORT

DE

WALTER SHANLY, I. C.

SUR

LES ROUTES RIVALES

ENTRE

MASKINONGÉ ET HOCHELAGA

JUIN 1878

QUEBEC

1878

CHEMIN DE FER

DE

QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL

RAPPORT

DE

WALTER SHANLY, I. C.

SUR

LES ROUTES RIVALES

ENTRE

MASKINONGÉ ET HOCHELAGA

JUIN 1878

QUEBEC

1878

1878
(60)

COPIE d'un Rapport du Conseil Exécutif en date du 11 mai 1878 (*No.* 93), *concernant le Chemin de Fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.*

L'honorable Commissaire de l'Agriculture et des Travaux Publics, dans un rapport en date du onze mai courant 1878, établit. Qu'il est d'une nécessité absolu d'en arriver à une entente parfaite au sujet de l'entreprise du chemin de Fer de Montréal, Ottawa et Occidental et d'aviser aux meilleurs moyens de compléter ces chemins et de les exploiter pour le trafic, aussitôt que possible.

L'honorable Commissaire recommande en conséquence que Walter Shanley, écuier, Ingénieur Civil, soit prié de s'enquérir de toute cette affaire et de faire rapport, avec pouvoir de demander aux Commissaires des chemins de fer, aux ingénieurs et aux employés toute l'assistance le concours et les informations qu'il croira nécessaires à cette fin.

Le comité approuve le rapport ci-dessus et le soumet à l'approbation du Lieutenant-Gouverneur.

(Certifié.)

GUSTAVE GRENIER,
1er *commis, Département du Conseil Exécutif.*

Hon

Mon

un C
dern
bles
Mon
vern
ter l
délai

notre
litige
l'Est
l'Ile

rival
mille
Est d

chois
y ont
de 46
presq
tion
la me

est si
occas
mena
l'été.

MONTREAL, 29 juin 1878.

HON. H. G. JOLY,

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS,

QUÉBEC.

Monsieur,

Agissant en vertu de l'autorité qui m'a été conférée par un Ordre en Conseil, portant le No. 93, et la date du 11 mai dernier, je m'empressai de faire toutes les recherches désirables sur l'état des deux divisions du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental," dans le but d'aviser le Gouvernement sur les meilleurs moyens à prendre pour compléter les chemins et les ouvrir au trafic public, dans le plus bref délai.

J'ai trouvé que la question proéminente qui s'offre à notre considération est celle des réclamations encore en litige des deux routes proposées, joignant cette cité vers l'Est et connues, l'une, sous le nom de route du "Bout de l'Ile" l'autre, sous celui de "la ligne de Terrebonne."

Le point le plus éloigné de divergence entre ces lignes rivales se rencontre au village de Maskinongé, de 55 à 60 milles, qui dépend de la route prise d'Hochelaga, le faubourg Est de Montréal où elles se rejoignent de nouveau.

De prime abord, la route de Terrebonne paraît avoir été choisie de préférence, parce que des travaux considérables y ont été faits, entre Maskinongé et Terrebonne, distance de 46 milles Néanmoins, les travaux sont présentement presqu'entièrement suspendus, en attendant la reconsidération des avantages qu'offre le "Bout de l'Ile" comme étant la meilleure ligne, au dire de ses partisans.

La saison propice à la construction des chemins de fer est si courte dans notre Province de Québec que les délais occasionnés par cette rivalité de routes sont regrettables, et menacent de fait de nous faire perdre une grande partie de l'été. En conséquence j'ai apporté la plus grande diligence

à l'étude de la question afin de l'examiner scrupuleusement et décider, j'en ai la confiance, des réclamations respectives des deux lignes, de manière que l'embargo soit levé et l'ouvrage repris le plus tôt possible, et j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre le résultat de mes recherches et les conclusions qu'elles comportent à mon avis

La construction des ponts sur les eaux de l'Ottawa est l'ouvrage le plus important des deux routes.

Au Bout-de-l'Ile ou autrement dite la ligne première "*de la Rive*," la rivière principale est traversée à un point situé un peu au-dessous du confluent de ses deux branches, connues, celle du Sud, sous le nom de "Rivière des Prairies" celle du Nord, sous celui de Rivière-des-Mille Iles

Le pont de la ligne de Terrebonne sur la dernière de ces branches serait construit au village de Terrebonne. De là, jusqu'à Hochelaga, on a fait le tracé dedeux lignes : l'une traversant la Rivière des Prairies, à environ 6 milles au-dessus du Bout de-l'Ile ; l'autre à Saint-Vincent de Paul, à quelques 3½ milles encore plus haut sur la rivière.

D'après la description des positions relatives des diverses traverses projetées, que j'essaie de faire ici, on pourra observer que le pont du Bout-de l'Ile, tel que projeté sur la branche principale de l'Ottawa, après la réunion des eaux temporairement séparées par l'Ile Jésus aurait à enjamber tout le volume de la Grande Rivière, tandis que sur la ligne de Terrebonne, il faudrait deux ponts pour remplir le même emploi.

La question de savoir si la construction du pont unique du Bout-de l'Ile coûterait plus ou moins cher que celle des deux autres ponts sur la route au-dessus a soulevé un grand nombre de discussions, légèrement acrimonieuses dans leur caractère et a donné naissance de part et d'autre à des rapports et contre rapports de la part des deux ingénieurs en charge, respectivement, des sections de Montréal et de Québec, et de Montréal et Ottawa ; M. Light, l'ingénieur en chef de lapremière division parlant en faveur de la route d'en haut avec ses deux ponts, M. Peterson défendant la position correspondante sur la division Ouest, préconisant le tracé du Bout de-l'Ile avec son grand pont.

La vraie question en cause embrasse évidemment, non-seulement le coût et le caractère de la construction des ponts, mais le coût en entier et les avantages comparatifs des lignes rivales dans tout leur parcours, et c'est à ce point de vue que je l'exposerai.

De Québec (la cité) jusqu'à Maskinongé, 102 milles, "le Chemin de fer de la Rive Nord" ainsi généralement connu est presqu'entièrement achevé : aucune question de choix de route n'y ayant été soulevée pour arrêter les progrès des travaux.

Ainsi que je l'ai dit plus haut, c'est à Maskinongé que se rencontre le point de divergence, et de là jusqu'à la rive Est de l'Ottawa, au Bout-de-l'Ile, la distance en chiffres ronds, est de 44 milles.

Sur l'autre ligne, la distance à partir de Maskinongé jusqu'à la rive Est de la branche de l'Ottawa dite des Mille-Iles jusqu'au village de Terrebonne est de 46 milles.

Mille pour mille, le coût des deux lignes en sus des distances sus indiquées serait à peu près le même : leur caractère topographique se ressemble beaucoup ; la ligne de Terrebonne par sa proportion plus considérable de tracé droit et parcequ'elle évite une bonne quantité de bas fonds sujets à l'inondation dans le reflux des eaux (du à des emtassements de glaces) du Saint-Laurent me paraît avoir un juste droit à la préférence.

La lutte s'engage ensuite entre les deux routes sur le terrain entre le Bout-de l'Ile et Hochelaga, d'un côté, et Terrebonne et Hochelaga de l'autre.

Du Bout-de-l'Ile à Hochelaga.................. 11½ milles.

De Terrebonne à Hochelaga, par une ligne.. 13 milles.
Et par l'autre ligne tracée.......................... 14½ "

Et vû qu'entre Montréal et Québec, les diverses lignes dans tout leur parcours entrent en comparaison comme suit :

Route du Bout de-l'Ile.............................. $157\frac{48}{100}$ milles
" Terrebonne, par le tracé le plus droit $160\frac{77}{100}$ "
" " par le plus long............ $162\frac{34}{100}$ "

tournant nos regards vers l'Ouest, il importe peu que "*ce point objectif*" quelque peu indéterminé, soit fixé pour les fins de la discussion actuelle à Ottawa, Toronto ou Chicago, la position de Montréal n'étant d'aucune façon affectée par cette discussion relative au *Bout-de-l'Ile-Terrebonne*. Quelque soit le résultat de cette contestation elle ne perdra ni n'acquerra une seule coudée de mileage vers l'Ouest.

Vers l'Est, la ligne premièrement choisie, jusqu'à ce que le gouvernement ait décidé de construire le chemin de fer de la Rive Nord, était celle du Bout-de-l'Ile, avec son

pont sur l'Ottawa construit à une si faible hauteur au dessus de la ligne des eaux, qu'il nécessitait la construction d'un *pont-levis* pour conserver intacts les droits de la navigation.

Il est évident qu'il est très désirable d'éviter la construction de pont levis sur les chemins de fer, du moment qu'on peut les éviter à des conditions de frais raisonnables. Aux Etats-Unis comme au Canada leur dossier porte plus d'une tache de sang, mais pour être évités à des frais raisonnables il ne s'en suit pas qu'ils doivent être évités à n'importe quel coût de construction. La grandeur et l'importance des entreprises des chemins de fer auxquels ce sujet peut se rapporter doivent servir évidemment de moyens importants pour décider combien on peut raisonnablement ajouter au coût et à la longueur de la ligne pour éviter cet embarras. Le pont levis est toujours un danger possible, une menace permanente et une source inépuisable de nuisances, de retards et de dépenses. Je crois pouvoir affirmer qu'il n'y a aucun gérant de chemin de fer ayant éprouvé la valeur des ponts-levis, qui ne déclarerait qu'il préférerait de beaucoup parcourir deux ou trois milles de chemin de plus pour être débarrassé des nuisances seules qu'ils occasionnent.

Quant à faire des dispositions contre toutes les causes possibles d'accidents sur les chemins de fer, le public en exigera beaucoup plus du gouvernement que des compagnies ou de simples individus, et dans l'exécution de travaux publics aussi vastes et aussi importants que ceux de la construction du chemin de fer de Québec, Montréal Ottawa et Occidental, je suis fortement d'avis que ce ne serait pas exagérer les frais que de consacrer cent mille dollars à l'évitement des ponts-levis tels qu'ils figurent dans le premier projet Quelque soit la manière d'éviter l'embarras, le coût en sera à peu près le même ; soit que l'on élève le Pont du Bout de l'Ile à la hauteur prescrite par le gouvernement de la Puissance pour la moindre élévation des ponts fixes de cheminsde fer sur l'Ottawa et ses tributaires navigables, soit en choisissant une des deux lignes de Terrebonne sur l'une desquelles le pont étant jeté sur une rivière navigable devrait être construit naturellement à un niveau suffisamment élevé, de toute rigueur, tandis que sur la ligne alternative, les deux ponts seraient placés au-dessus de la tête de la navigation.

Dans la discussion engagée entre MM. Light et Peterson sur cette question des ponts, le premier fixa ou détermina l'élévation d'un pont de niveau élevé au Bout-de-l'Ile à une hauteur considérablement plus grande au-dessus

des plus hautes eaux navigables que ne l'exigerait le Gouvernement de la Puissance, à qui est confiée la garde de nos rivières navigables. M. Peterson a placé dans son plan les deux arches du centre à une hauteur suffisante, mais il fait incliner le reste de la construction de chaque côté du centre vers les deux rives, adoptant un système qui rencontre plus d'une objection, dans le but de diminuer les quantités et de rendre l'estimation des frais favorables à son plan. J'ai tout lieu de croire que les autorités d'Ottawa condamneraient son pont. Je le crois, parce qu'il en devrait être ainsi.

Mais un pont de niveau élevé, dégagé des objections que le plan de M. Peterson présente et placé dans toute sa longueur à l'élévation requise par le Gouvernement de la Puissance pourrait être construit au Bout-de-l'Isle, et en calculant tous les frais de construction depuis Maskinongé jusqu'à Hochelaga, cette ligne coûterait encore moins cher que la plus coûteuse et de très peu plus cher que la moins coûteuse des deux lignes de Terrebonne.

De même que les difficultés que présentent les travaux d'art sur la ligne du Bout-de l'Ile commencent au pont de la traverse de la principale branche de l'Ottawa, de même "les tracasseries" de son rival du nord originent d'abord du point où cette ligne venant de l'Est vient aboutir aux eaux de l'Ottawa, au village de Terrebonne ; le pont qu'on pourrait y construire pour relier la terre ferme à l'Ile Jésus serait néanmoins de plus minces proportions et coûterait moins cher que les proportions et les prix que comporterait la traverse de la Rivière des-Prairies de l'autre côté de l'Ile.

Depuis Terrebonne jusqu'à Hochelaga on a tracé deux lignes, la plus droite (presqu'absolument droite) traversant la Rivière-des-Prairies à un endroit où, à la ligne de ses plus hautes eaux, elle mesure 3700 pieds de largeur et la vallée qu'elle baigne environ 4800 d'une rive à l'autre. Du fond de la rivière jusqu'à la ligne de terrassement, la hauteur est d'environ 65 pieds.

La construction du chemin à travers cette vaste coupe, en tenant compte des droits de navigation, serait d'un coût très-élevé, qui se ferait sentir sensiblement sur le coût de toute la ligne de Maskinongé à Hochelaga, à tel point que cette ligne serait de beaucoup plus coûteuse à construire que celle du Bout-de-l'Ile, avec son pont placé à la plus grande élévation requise.

La route alternative de Terrebonne, et la plus longue des deux, couperait la Rivière des-Prairies au village de St.

Vincent de Paul, à quelque $3\frac{1}{2}$ milles au dessus de l'endroit où l'autre, soit le tracé le plus droit coupe la rivière ; la vallée ou coupe sur cette route élevée étant de proportions bien moins formidables que celles que l'on trouve dans la traverse d'en bas La ligne d'en haut à de plus cet autre avantage d'être au-dessus des *eaux navigables* (excepté cependant pour la flottaison des trains de bois (*cages*), éloignant ainsi du terrain de la discussion une raison possible d'antagonisme entre les droits naturels de la navigation et les droits acquis du chemin de fer.

En considérant sous tous les points de vue la plus longue des deux lignes traversant l'Ile Jésus et l'Ile de Montréal, celle ci est de beaucoup la meilleure des deux, et en examinant sérieusement toute la question ; c'est-à-dire la ligne du Bout de-l'Ile *versus* Terrebonne, la ligne de Terrebonne *via* St. Vincent de Paul est à tous égards la meilleure et remplit facilement les conditions essentielles qu'on pourrait lui opposer en concurrence, en exceptant toutefois sa plus grande étendue.

Les avantages de cette ligne sont tellement évidents qu'il est beaucoup à regretter que dès le commencement des entreprises du "Chemin de fer du Nord" et du "Chemin de fer de Colonisation du Nord," formant actuellement le chemin de fer du gouvernement de Québec, les deux corporations primitives, ne se soient pas entendues sur l'entrée et la sortie de la ville de Montréal et n'aient pas consenti à construire et à mettre en opération en commun, une ligne de leur point de départ respectif, à Hochelaga, jusqu'à St. Vincent de Paul, ayant à cet endroit un embranchement jusqu'à leur destination respective.— Québec et Ottawa. Un pont sur la Rivière des Prairies aurait également servi aux lignes de l'Est et de l'Ouest, tandis que maintenant il peut arriver qu'un second pont sur cette grande rivière devienne indispensable. En combinant ces deux intérêts divers, la ligne de l'Ouest aurait pu être construite de manière à éviter les deux îles dans une moindre distance, et avec une différence dans les pentes de 26 à 87, comme elles existent sur le tracé actuel.

Sans parler des facilités comparatives de sa construction la ligne offre tant d'avantages géographiquement parlant, et prenant en considération les connexions de l'Ouest pour Montréal que si elle était maintenant adoptée comme le débouché vers l'Est, (*Eastward way out*) et si le commerce de l'Ouest se développe comme on peut espérer qu'il se développera, un jour viendra où cette ligne sera adoptée comme

l'entrée naturelle des produits de l'Ouest du moins pour le fret ; car en construisant près de six milles de route entre Ste. Rose et St. Vincent de Paul, la longueur de la ligne, de Montréal, Ottawa et de l'Ouest seraitdiminuée et considérablement améliorée quant aux pentes, tel que je l'ai déjà dit, et les convois de l'Est et de l'Ouest pourrainet atteindre Hochelaga par une voie commune.

Je déclare en conséquence que le tracé de Maskinongé à Terrebonne par

TERREBONNE ET ST. VINCENT DE PAUL

est le meilleur et coûtera beaucoup meilleur marché que la route plus directe de Terrebonne, laquelle ne traverse pas et ne passe pas par St. Vincent, et je déclare qu'il est supérieur au tracé du Bout-de-l'Ile sous tous les rapports importants, y compris les frais de construction qui défient toute compétition, sans parler toutefois de sa plus grande longueur.

De Québec à Montréal elle est plus longue que celle du Bout-de-l'Ile de cinq milles, mais plus des deux tiers du prix de cet excédant de construction, peut être considéré comme le prix qu'on aurait eu à payer pour éviter le pont-levis, tandis que quant au trafic le village de St. Vincent de Paul avec son établissement industriel considérable (le *Pénitencier*) compenserait parfaitement l'autre tiers, comparé avec les endroits déserts dans lesquels passent les traverses projetées de la rivière.

Le temps qu'il faudra pour compléter le chemin de fer, devra dépendre du temps nécessaire pour la construction des grands ponts ; ces ponts comme je l'ai déjà dit sont les travaux les plus importants sur toutes les routes et quant à la question de temps la construction du pont sur la Rivière des Prairies à Saint Vincent de Paul aurait l'avantage d'avoir une saison entière, sur celui du Bout-de-l'Ile, avec ses immenses jetées, pour la construction desquelles les matériaux nécessaires, à cause de l'horizontalité du terrain, devront être transportés de loin.

En définitif, le tracé de Terrebonne, bien qu'il augmente la distance entre Montréal et Québec permettra d'économiser sur le parcours général. Car il est certain qu'aussitôt que les chemins prospèreront, et répondront aux espérances qu'on a conçues en les construisant, un embranchement de Ste. Thérèse à Terrebonne, ou bien un embranchement de Ste. Rose à St. Vincent de Paul seront construits.

Sans l'un ou l'autre de ces embranchements (et un embranchement de Ste. Thérèse au Bout de l'Ile aurait été également inévitable si l'on eût conservé le tracé du Sud) le système sera incomplet; avec cette facilité, le terminus de Montréal et ses abords sera débarrassé des convois directs chargés pour Québec, sans parler de l'embarras et des inconvénients innombrables, au commerce de Montréal causés par leur entrée sur les terrains de la station et leur sortie à reculons pour prendre la voie de l'Est.

Si les eaux de l'Ottawa qui baignent l'Ile de Montréal, doivent, dans l'achèvement de la ligne de l'Est et pour observer les conventions nécessiter un nouveau pont, comme le fait existe au Sault-au-Récollet sur la ligne de l'Ouest, alors je recommande sans hésiter

LE TRACÉ DE ST. VINCENT DE PAUL ET DE TERREBONNE

comme sans contredit la meilleure, considérée, à la fois, au point de vue du coût primitif et ce qui est encore bien plus important de l'économie de l'exploitation et des opérations du système, à l'avenir et pour toujours

L'économie dans la construction, par le tracé de St. Vincent de Paul comparé au tracé *direct* de Terrebonne serait au moins de cent mille piastres, et comparé au tracé du Bout de-l'Ile, en supposant que les travaux ne fussent commencés sur aucun tracé, serait probablement de vingt mille piastres

Mais il est notoire qu'un montant d'au delà de deux cent mille piastres à déjà été dépensé entre Maskinongé et Terrebonne; dont les quatre cinquièmes, si les travaux de ce tracé sont abandonnés pour reprendre le tracé primitif ou de la "Rive" seront autant à ajouter au coût de ce dernier tracé.

Le tracé de la rive n'a pas d'avantages spéciaux que les tracés rivaux ne peuvent également réclamer et qui justifiraient d'aussi énormes sacrifices pour sa réhabilitation.

Il a été souvent question de la "Grande Savanne", terrain marécageux dans les comtés de Joliette et Berthier, traversé sur un parcours de quatre ou cinq milles par la ligne de Terrebonne mais qui paraît être complètement évité par la ligne du Sud Les partisans de la ligne Sud prétendent qu'un chemin à travers la Savanne ne serait pas sûr; que le terrain est si mouvant et si profondément marécageux qu'il serait impossible d'y construire un chemin de fer sur lequel on pourrait faire passer sûrement des convois

de chemins de fer ordinaires. Si l'argument est bon et qu'il faille adopter la ligne du Bout-de-l'Ile à cause de la Savanne alors presque toutes les dépenses faites à l'Ouest de Maskinongé auront été faites en pure perte. Mais si la Savanne n'est pas dangereuse et si pour d'autres raisons le Gouvernement se décidait à adopter la ligne du Bord de l'Eau, alors, dans ce cas, plus de la moitié des dépenses déjà encourues pourraient encore être profitables, en suivant le tracé de Terrebonne sur un espace de 25 à 26 milles, de Maskinongé, et alors, en évitant la Savanne, et déviant au Sud jusqu'au tracé original à quelques milles à l'Est du village de l'Assomption. De cette manière on pourrait adopter la ligne du Bout-de-l'Ile, depuis l'Assomption jusqu'à Montréal, sans encourir une perte d'au delà de $75,000 à $80,000 des dépenses déjà faites sur la ligne de Terrebonne. Mais les partisans du tracé de la Rive prétendent que la Grande Savanne doit être abandonnée à tout prix, ce qui serait une perte de cent soixante-dix mille piastres en sus du coût de leur tracé sur le mien, probablement de plus de vingt mille piastres.

De fait, la Savanne n'offre aucun danger.

On peut exploiter cette partie du chemin pour toujours à meilleur marché mille pour mille que la plupart des autres parties de la ligne.

En résumé, le coût et la longueur des lignes rivales seraient à peu près comme suit :—la hauteur du pont du Bout de l'Ile étant fixée à une hauteur de 32 pieds audessus de l'eau navigable et le plus long et le meilleur tracé de Terrebonne étant donné.

TRACÉ DU BOUT DE L'ILE.

De Maskinongé à la Rivière Ottawa	44 milles	$695,000
De la Rivière Ottawa à Hochelaga	11½ "	560,000
Total...	55½ milles	$1,255,000

TRACÉ DE TERREBONNE.

De Maskinongé à Terrebonne	46 milles	$714 000
De Terrebonne à Hochelaga	14½ "	521,000
Total.........	60½ milles	$1,235,000

Ces données sont jusqu'à un certain point un état approximatif mais pour le présent, la comparaison est suffisamment correcte. Le coût du droit de passage jusqu'à ce qu'il soit acquis et payé est toujours une chose douteuse dans les

estimations de Chemin de fer et dans les données ci dessus il n'est que supposé.

Je suis persuadé que le coût du terrain par le Bout-de-l'Ile serait plus élevé que par Terrebonne, et bien que mes estimations soient plus élevées que celles de M. Light, je crois qu'elles ne seront pas suffisantes.

Et en résumé je crois qu'en adoptant le tracé du Bout-de-l'Ile y comprenant, comme de fait, elles les comprendraient, les dépenses déjà faites d'au moins $75,000 pour les travaux déjà exécutés le coût serait certainement de $95,000, peut être deux fois ce montant.

Mon opinion décisive et que j'ai tâché d'exprimer en faveur d'un certain tracé est cependant rendue plus haut par ces mots: "S'il faut construire un nouveau pont sur la rivière Ottawa, etc."

J'expliquerai ce que je pensais lorsque j'ai écrit ceci, et je dirai comment on aurait pu éviter de construire un deuxième pont sur la Rivière des Prairies et en conséquence sauver des frais considérables.

Sur la carte annexée au rapport de M Sandford Flemming, du 14 mars 1877, dont copie avec ce que j'ai ajouté et retranché, parmi les différentes lignes projetées entre Terrebonne et Montréal il en est une que M. Light désigne dans ses rapports sous le nom de

TRACÉ DU "SAULT-AU-RÉCOLLET"

passant à franc ouest de Terrebonne, à l'intersection de la ligne Montréal, Ottawa et Occidental, au nord du pont, sur la Rivière des Prairies aux rapides du Sault-au Récollet. Par cette ligne —12 milles—et en se servant du pont déjà mentionné, les trains allant et revenant de Québec sortiraient de Montréal et y rentreraient sur un parcours de 8½ milles du chemin actuel Montréal, Ottawa et Occidental.

L'économie dans la construction de cette ligne comparée au coût de la nouvelle ligne entre Terrebonne et Hochelaga serait d'après ce plan de près de trois cent mille piastres ($300,000,) sans compter qu'on économiserait près d'un an pour l'achevement parfait d'un chemin entre Montréal et Québec. La plus facile des autres lignes ne peut être terminée qu'en travaillant pendant le reste de l'année et une partie de l'année prochaine. En un mot, le chemin ne peut être terminé et livré au commerce durant le cours de l'année qu'en adoptant le tracé du "Sault-au-Récollet."

La distance entre Montréal et Québec serait naturellement augmentée par la route du Sault-au-Récollet et en la comparant à celle de St. Vincent de Paul on arrive au résultat suivant :

Distance totale *viâ* St. Vincent de Paul	162	milles
" " " Sault-au-Recollet	168	"
Augmentation de la distance à Québec	6	milles.

Tandis qu'entre Ottawa (Hull) et Québec.

viâ Hochelaga et St. Vincent de Paul	277	milles
" Sault au-Recollet	266	"
Gain	11	milles.

Ce raccourcissement entre les deux extrémités de tout le système des chemins de fer du Gouvernement de Québec, aurait pour effet de produire pour toujours une réduction annuelle considérable sur l'espace parcouru par les trains, et en outre, comme il a été déjà dit, de débarrasser le terrain de la station à Montréal de l'encombrement et de la présence sans profit des trains de fret direct destinés aux endroits situés plus à l'Est.

A l'appui du chemin par le Sault au-Récollet l'on peut dire aussi qu'il conduit à une union directe et facile qui certainement sera avantageuse également à Montréal et à Québec, avec le Grand Tronc à Pointe-Claire, et nécessitant la construction à l'Ouest du pont du Sault-au Récollet, d'une ligne de seulement huit milles de long à travers un pays très facile à parcourir.

Ceci donnerait de suite une communication avec l'Ouest, ce qui par la voie d'Ottawa peut se faire attendre pendant des années. Pour Montréal il résulterait des avantages considérables pour la réception et le chargement du fret, car l'on ne doit pas supposer que la direction du chemin de fer du Grand Tronc ne profitera pas avec empressement des moyens faciles ainsi accordés pour se rendre à l'eau profonde à et près de Hochelaga, le meilleur endroit sans contredit du Havre pour charger les gros vaisseaux de grains et autres produits de l'Ouest.

En dernier lieu, le chemin de Hochelaga au Sault au-Récollet est là, "un fait établi ;" et malgré toutes ses pentes auxquelles l'on peut faire objection et son alignement contourné, l'on ne peut nier qu'à sa Station de Mile-End il offrira des facilités immenses à une très grande proportion,

la plus grande peut-être du trafic des passagers de l'Ouest, en allant à et venant de la ville ; ces facilités, la route par le Sault-au-Récollet une fois adoptée, pour la communication avec Québec, s'étendraient également à une proportion aussi considérable du trafic des passagers de l'Est.

Les consultations et négociations au sujet du problème du Sault-au-Récollet avec ses avantages attrayants au point de vue des finances et sous d'autres rapports pourront exiger et exigeront sans doute du délai, mais il ne paraît pas exister de raisons pour retarder plus longtemps la continuation de l'ouvrage entre Maskinongé et Terrebonne, y compris le pont (commun à toutes les lignes de Terrebonne) sur la Rivière des Mille-Iles. Il devrait être repris de suite et poussé avec toute la diligence possible. De Trois-Rivières à Terrebonne, dans tous les cas, le chemin peut être mis en opération, cette année, et si la route du Sault-au-Récollet est adoptée, et je crois qu'elle devrait l'être, il n'y a rien pour empêcher les trains de se rendre de Montréal à Québec, avant la fin de l'année ; résultat qui, je le répète, ne sera pas atteint d'aucune autre manière.

Dans la préface de ce Rapport, j'ai dit que jusqu'à présent, en poursuivant les recherches importantes qui m'ont été confiées par le Gouvernement, j'ai consacré plus d'attention à la question de *route*, en ce qui concerne le terminus de la ligne de l'Est à Montréal. A ce sujet, j'ai dit tout ce qui me semble à propos de dire, quant aux différents mérites des constructions à faire sur les lignes rivales, mais avant de terminer je voudrais ajouter quelques mots sur ce qui concerne le point de vue commercial de la discussion.

On a beaucoup dit et écrit, et on parle et écrit encore beaucoup, à Montréal, à propos de l'injustice qui a été commise envers elle, par l'abandon de la vieille route par le Bout-de-l'Ile, pour l'adoption de celle par Terrebonne ; la prétendue injustice étant généralement comprise dans l'assertion que "le Gouvernement" avec connaissance de cause et de malice preméditée, a l'intention d'ignorer Montréal pour favoriser Québec.

En votant un million de piastres pour aider à la construction du chemin de fer de "Montréal, Ottawa et Occidental," avant qu'il fut devenu une entreprise du Gouvernement, et qu'il n'eût aucune connexion avec la ligne

"de la Rive Nord" (Montréal et Québec) Montréal, sans doute et tout naturellement s'attendait à augmenter son commerce avec l'Ouest. Tant qu'à s'assurer sa part de ce commerce tant convoité par le moyen de cette nouvelle ligne de chemin de fer, Montréal se trouve aujourd'hui dans le même état, précisement, sauf en ce que sa position à été beaucoup améliorée par le fait que la Province de Québec s'est chargée de parachever le chemin, lequel parachevement de douteux qu'il était, est maintenant assuré. La substitution de la route de Terrebonne pour celle du Bout-de-l'Isle pour la communication avec l'Est ne change en rien la position de Montréal quant à sa connexion Occidentale. Quelque raccourcissement, en vérité fractionnel, que ce changement de route puisse effectuer entre Québec et l'Ouest, Montréal aura toujours l'avantage sur la ville de Québec, d'au moins cent-quarante milles.

Québec, sans doute, a naturellement eu l'espoir de s'attirer le commerce de l'Ouest, en retour, pour le million qu'elle a déposé—ou promis—pour aider à la construction du chemin du Nord ; et si l'on en peut juger par les bruits qui courent à Québec, on croit qu'une augmentation immense de commerce, au delà de tout ce qu'on aurait pu autrement espérer devait certainement résulter de l'adoption de l'embranchement *(cut off)* de Ste. Thérèse. Si elle se trouvait à mille milles de l'Eldorado, elle n'aurait aucun espoir, mais placez-la à 982 milles et elle se trouve bien.

Les arguments de l'une et l'autre ville sont faux. Les craintes de l'une et les espérances de l'autre sont également mal fondées.

Le fret qui est envoyé des marchés de l'Ouest n'est pas envoyé en quête d'un port oriental quelconque pour chargement. Il part pour un point déterminé ; des connaissements sont préparés et envoyés d'avance par la malle ; les chars fermés sous clef ; " transbordement aucun ", et un consignataire aux aguets à l'autre extrémité de la ligne. La différence accidentelle de quelques milles de plus ou de moins dans de grandes étendues n'affectera aucunement le commerce, pourvu qu'il y ait des hommes d'affaires à chaque bout de la ligne, et que Montréal se lamente ou que Québec se réjouisse du fait que cette dernière se trouve d'une vingtaine de milles ou à peu près, ou cinq cents, ou mille milles plus rapprochée qu'on ne s'en doutait d'abord, serait de la part de toutes deux une réflexion très peu flatteuse sur l'esprit d'entreprise et les connaissances commerciales de leurs

citoyens, et un amoindrissement des avantages des deux ports.

En supposant que le " chemin de fer de Toronto et d'Ottawa" fut construit, les distances sur cette route et les " lignes de Québec " depuis Toronto à Québec, en comparant la voie à travers Montréal avec celle en arrière de Montréal, serait:

Par le Bout-de l'Ile................................498 milles.
" " Sault-au-Récollet et Terrebonne.........492 "
" " Ste. Théresse et Terrebonne..............480 "

Tandis que de Toronto à Montréal elle ne serait que de 340 milles.

Donc Montréal, au pis aller, aura l'avantage de 140 milles sur Québec, et devrait en être satisfait ; Québec a le droit indéniable d'avoir le chemin le plus court pour le montant qu'elle a promis de payer.

Mais le raccourcissement de la ligne entre les extrémités sera un bénéfice important pour le Gouvernement ou pour celui qui aura le chemin de fer en mains. La réduction annuelle dans l'espace que parcourront les trains, en évitant d'entraîner à Montréal puis ensuite entraîner hors de Montréal les lourds convois de fret qui n'y ont aucune affaire, formeront un item considérable dans la diminution des dépenses d'entretien, tandis que " les avantages des terminus " pour les affaires de Montréal proprement dites seront bien débarassés de l'inconvénient résultant de tous les chars fermés à clef destinés à Québec ou autres points à l'Est.

L'espace que l'on peut donner aux chemins de fer dans les villes n'est jamais excessif; presque toujours, il est trop restreint ; et je crains beaucoup que, dans le présent cas, Montréal ne sera pas l'exception qui confirmera la règle.

Ce sera une affaire très-difficile que de se procurer assez d'espace en dedans des limites de la cité, pour suffire au trafic sur lequel elle compte, tellement, pour sa prospérité à l'avenir et qu'elle espère s'attirer par de nouvelles combinaisons de chemins de fer ; c'est pourquoi moins le terrain de son terminus et ses " voies d'évitement " sont encombrés par des trains non producteurs, plus ce sera à son avantage.

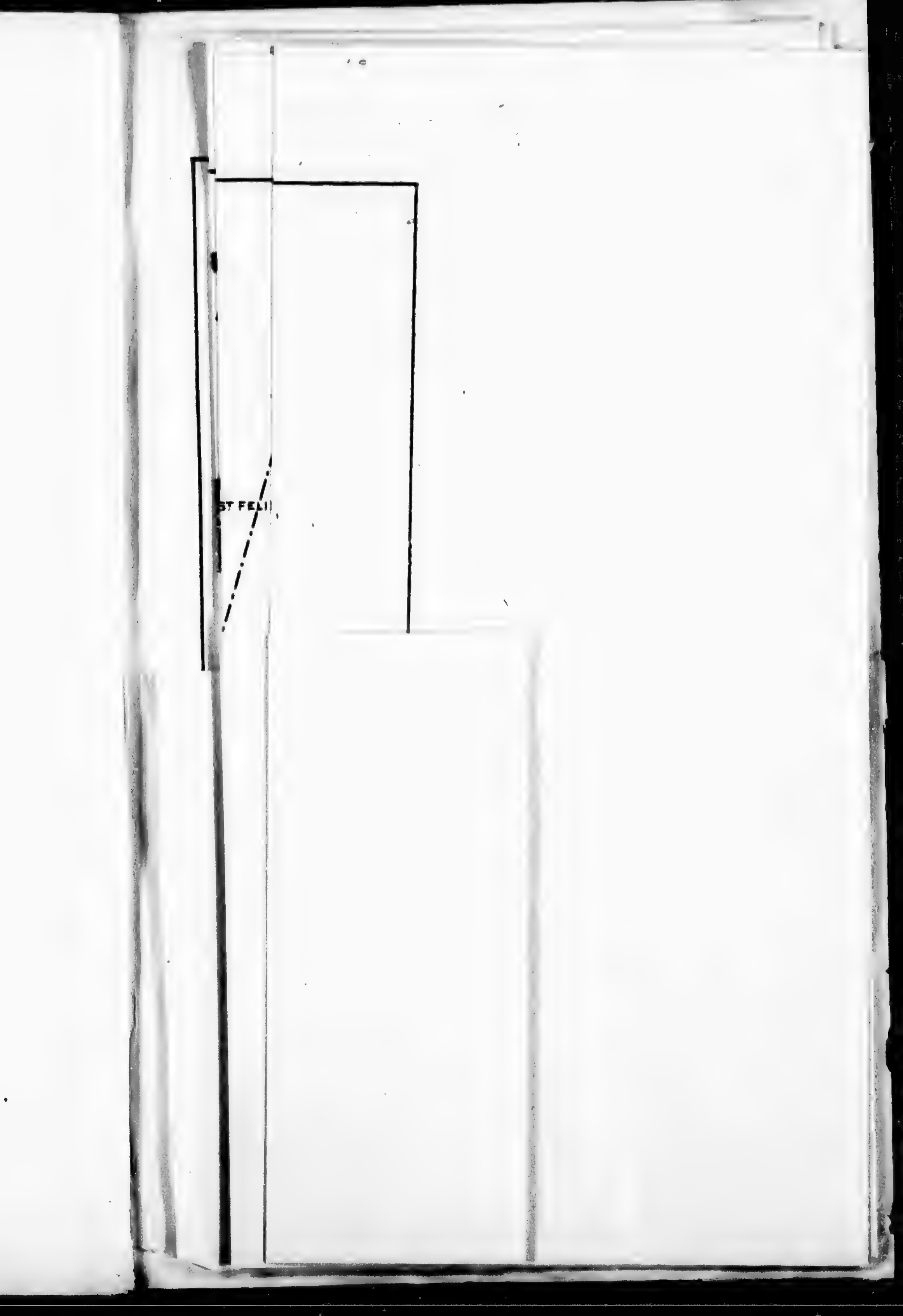
Voyez l'exemple de Toronto :—Tous les convois de fret parcourant toute la ligne passent devant la cité sur le chemin de fer du Grand-Tronc. Les affaires de la cité seraient

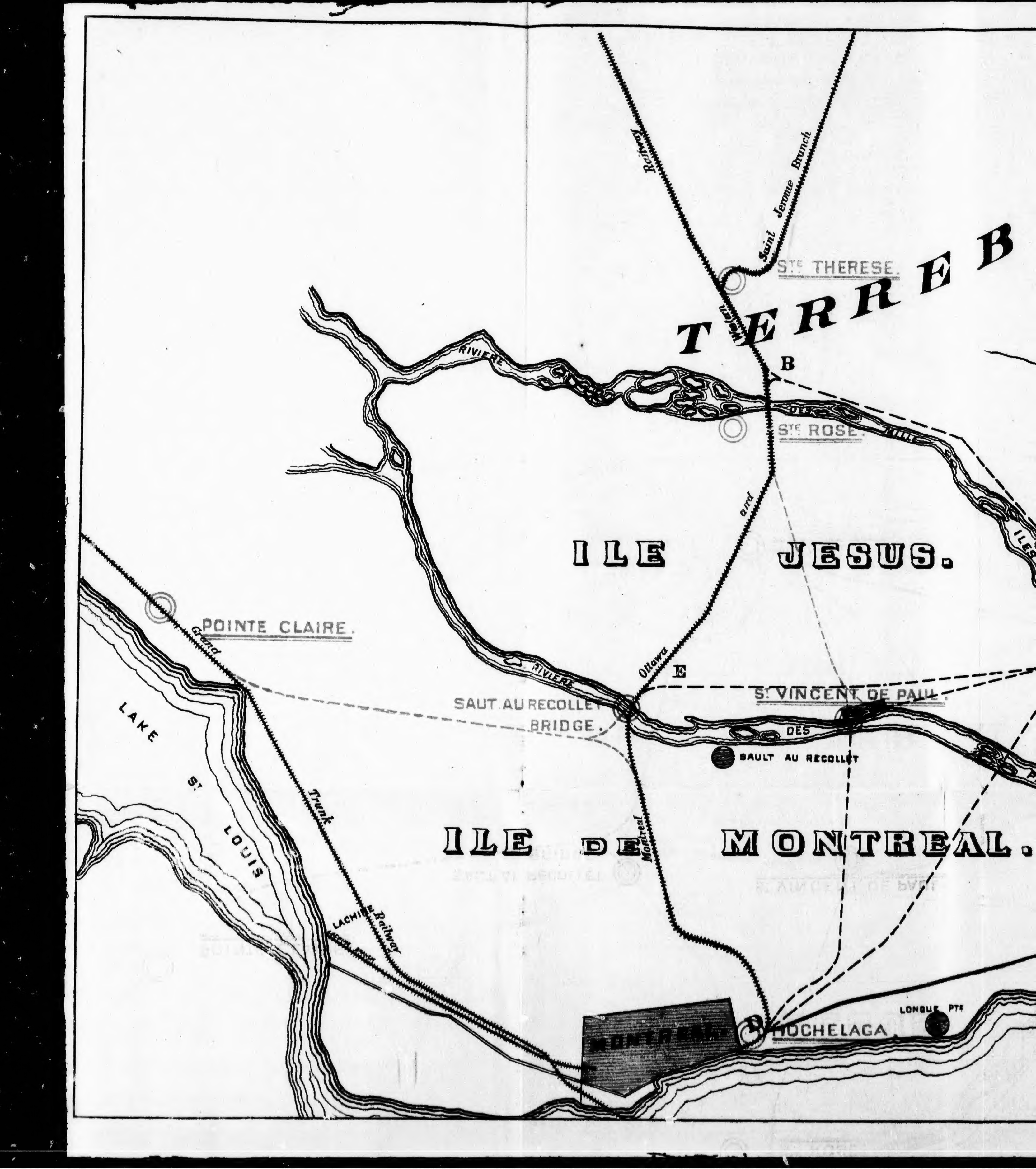
administrées plus facilement si elles en étaient débarrassées et l'on a songé depuis longtemps à construire en arrière de la ville une ligne qui sera probablement construite un jour. Les trains parcourant tout la ligne ne lui apportent rien si ce n'est qu'un bruit et un tapage continuels, nuit et jour, dont elle serait heureuse d'être délivrée.

Maintenant, Monsieur, ayant exprimé mes vues et mes convictions, peut être un peu trop au long, sur la seule question dont j'ai parlé plus particulièrement, j'espère qu'elles seront acceptées comme réglant la question, au moins en autant qu'il m'appartient, et aussi, qu'il me sera permis de continuer ces autres recherches plus générales qui sont nécessaires pour me mettre en état de vous faire rapport, en vertu de mes instructions, sur la position actuelle du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

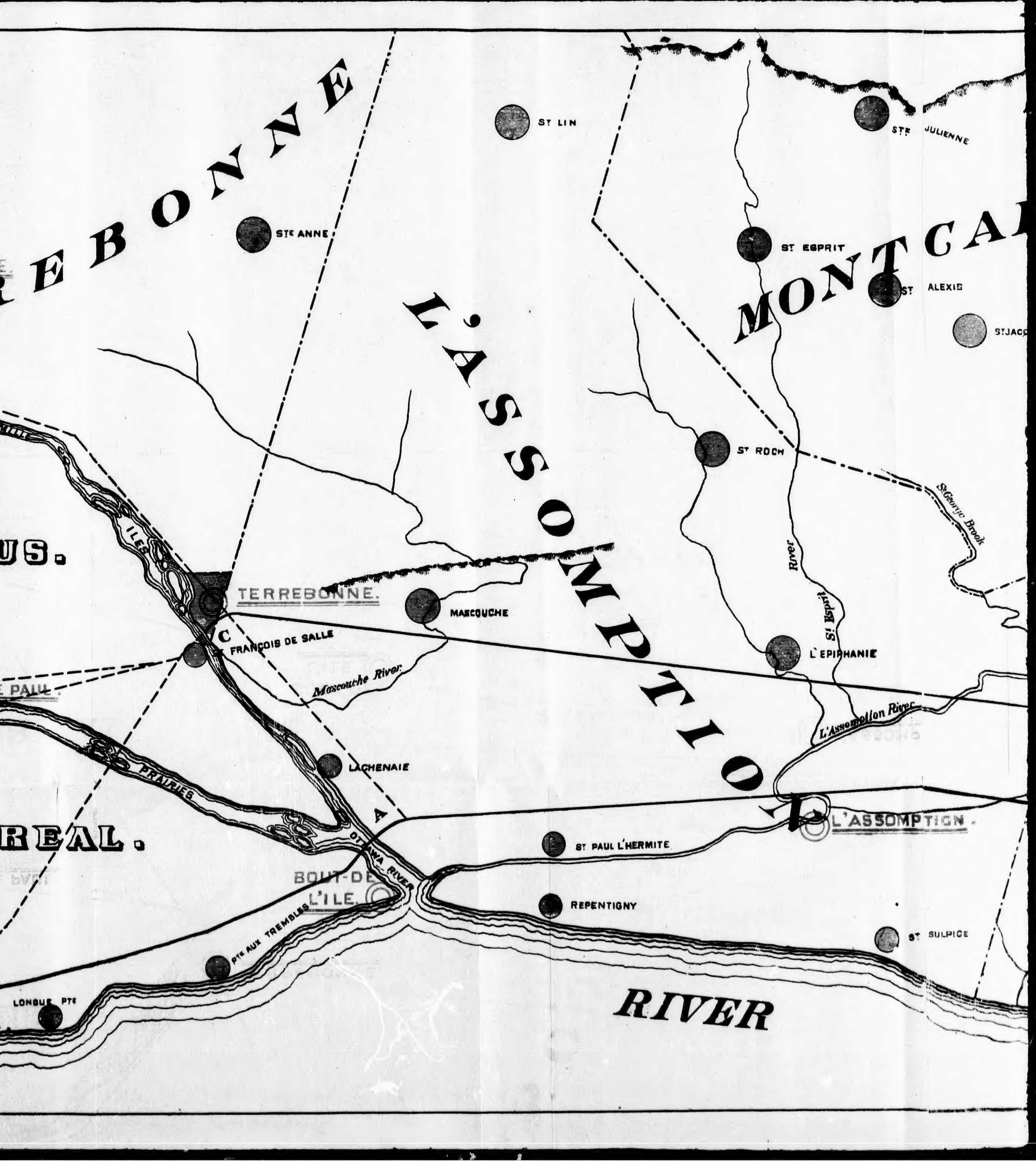
J'ai l'honneur d'être,
Votre Obéissant Serviteur,

W. SHANLY.

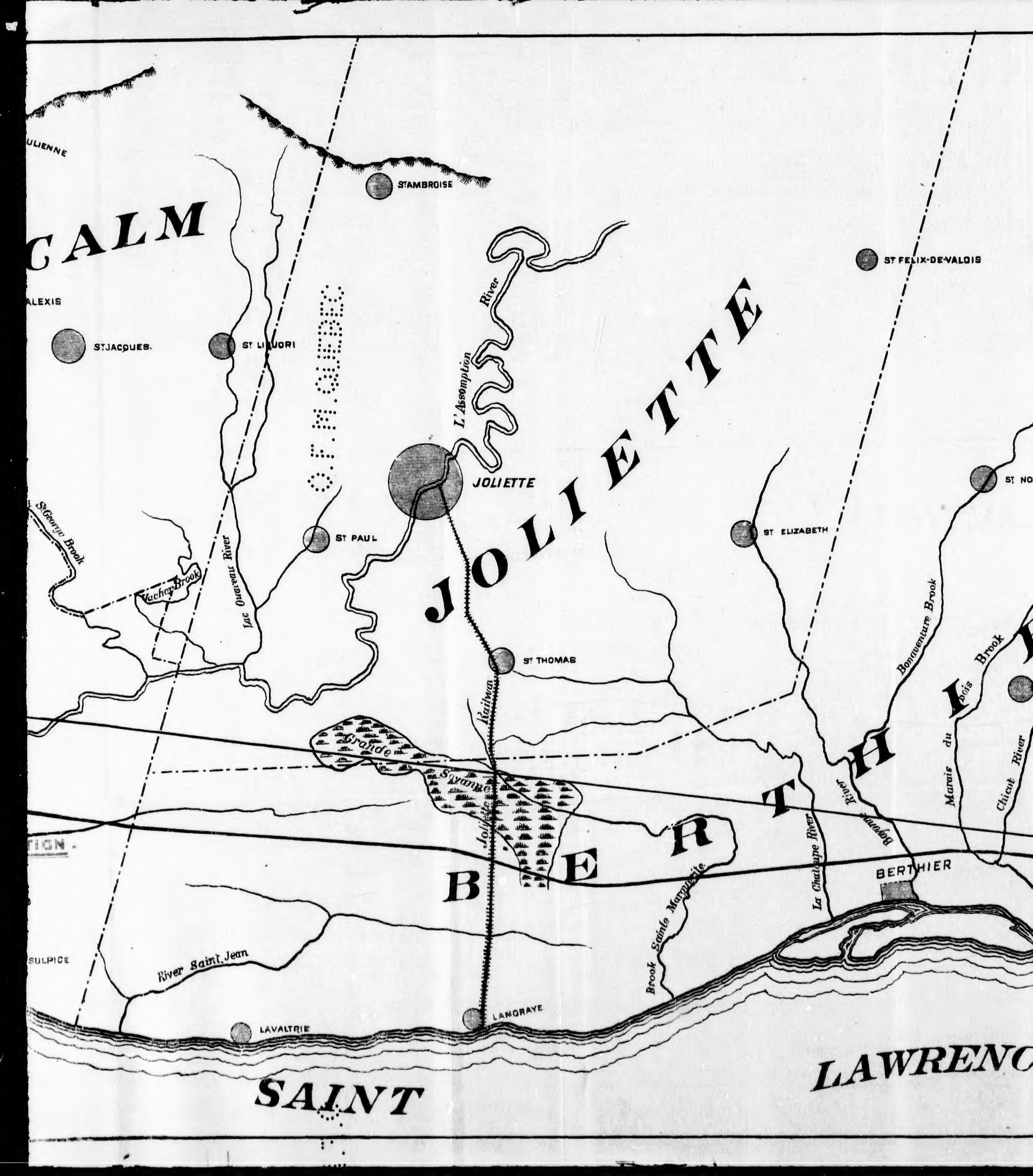

ST FELI



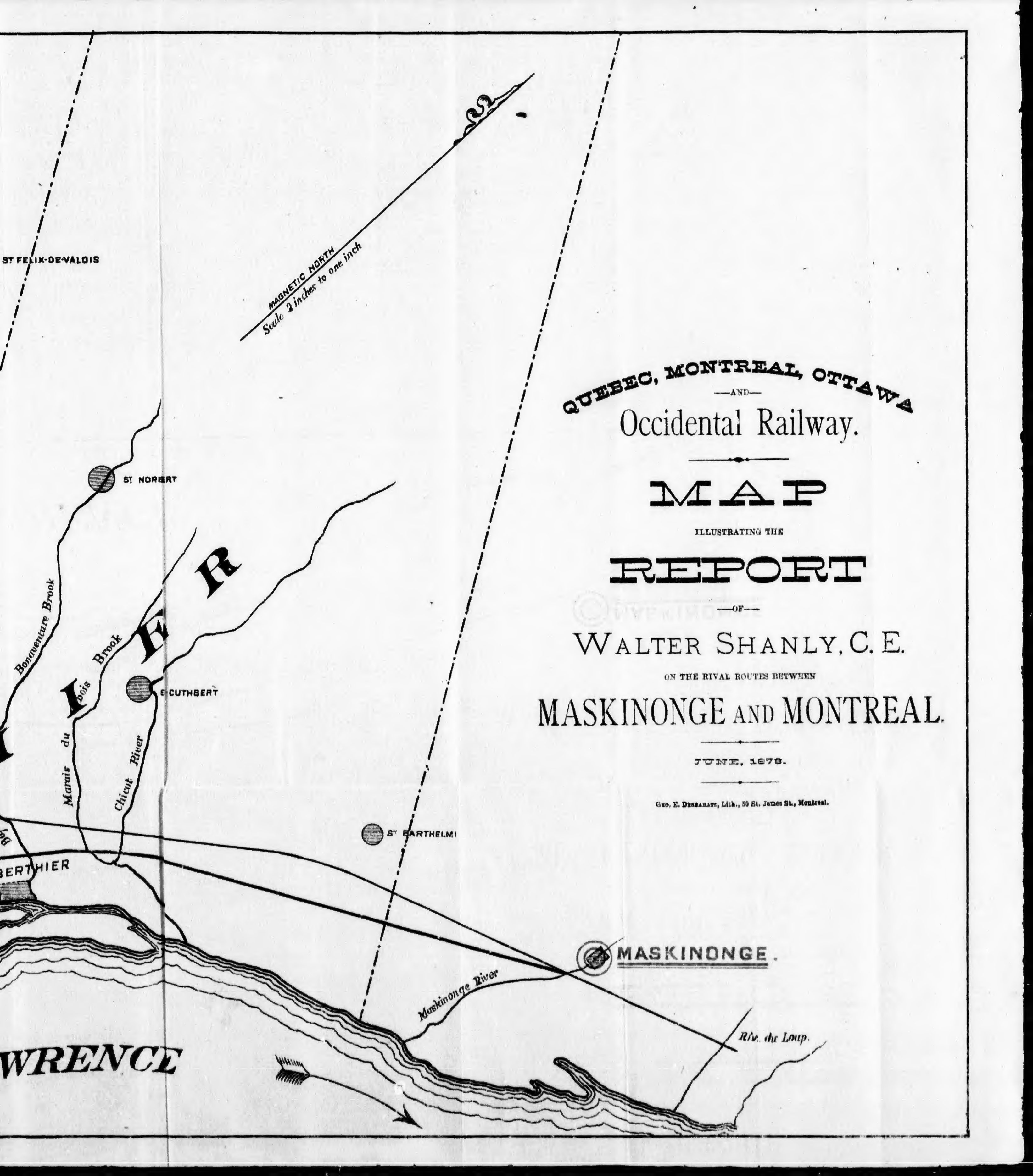
TERREB
Saint Jerome Branch
Western Railway
and
Ottawa
Montreal
STE THERESE.
B
RIVIERE
DES
STE ROSE.
ILE JESUS.
POINTE CLAIRE.
Grand
Trunk
Railway
LAKE ST LOUIS
RIVIERE
E
SAUT AU RECOLLET BRIDGE.
ST VINCENT DE PAUL.
DES
SAULT AU RECOLLET
ILE DE MONTREAL.
LACHINE
MONTREAL
HOCHELAGA
LONGUE PTE



REBONNE
ST LIN
STE JULIENNE
STE ANNE
ST ESPRIT
MONTCA
ST ALEXIS
L'ASSOMPTION
ST JACQ
ST ROCH
St George Brook
US.
ILES
TERREBONNE.
MASCOUCHE
River
St Esprit
C
FRANÇOIS DE SALLE
L'EPIPHANIE
Mascouche River
PAUL
L'Assomption River
PRAIRIES
LACHENAIE
A
REAL.
OTTAWA RIVER
L'ASSOMPTION.
ST PAUL L'HERMITE
BOUT-DE-L'ILE.
REPENTIGNY
PTE AUX TREMBLES
ST SULPICE
LONGUE PTE
RIVER



CALM
ULIENNE
ALEXIS
ST JACQUES.
ST LIGUORI
ST AMBROISE
ST FELIX-DE-VALOIS
L'Assomption River
JOLIETTE
JOLIETTE
ST PAUL
ST ELIZABETH
ST NO
St George Brook
Vacher Brook
Lac Ouareau River
ST THOMAS
Bonaventure Brook
Brook
Bois
Railway
Grande Savanne
Joliette
Marais du
Chicot River
Bayonne River
La Chaloupe River
Brook Sainte Marguerite
BERTHIER
B E R T H I
TION
SULPICE
River Saint Jean
LAVALTRIE
LANORAYE
SAINT
LAWRENC


QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA
—AND—
Occidental Railway.
MAP
ILLUSTRATING THE
REPORT
—OF—
WALTER SHANLY, C. E.
ON THE RIVAL ROUTES BETWEEN
MASKINONGE AND MONTREAL.
JUNE, 1878.
GEO. E. DESBARATS, Lith., 50 St. James St., Montreal.
MAGNETIC NORTH
Scale 2 inches to one inch
ST FELIX-DE-VALOIS
ST NORBERT
ST CUTHBERT
ST BARTHELMI
BERTHIER
MASKINONGE.
Bonaventure Brook
Marais du Bois Brook
Chicot River
Maskinonge River
Riv. du Loup.
WRENCE